MOLSHEIM
09/03/2021

100E ANNIVERSAIRE DE LA BUGATTI TYPE 13 « BRESCIA » — UNE LÉGENDE SUR ROUES



Avec la « Brescia », Ettore Bugatti a changé à jamais la scène des voitures de course.

Une légende fête ses 100 ans. Avec la Type 13 « Brescia », Bugatti a annoncé en 1921 un revirement dans le sport automobile. La voiture de sport ouverte a mis fin à l'ère des grandes et lourdes voitures de course. La carrosserie légère, le châssis supérieur et les moteurs puissants font de la Type 13 une voiture de course bien en avance sur son temps.
La biplace ouverte ne pèse que 490 kilogrammes et est propulsée par un moteur à quatre cylindres refroidi à l'eau de presque 1,5 litre développant initialement 40 ch et plus tard 50 ch.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Cette voiture de course roule jusqu'à 150 km/h — une vitesse que seuls des véhicules beaucoup plus puissants et lourds pouvaient atteindre il y a 100 ans. Mais même ceux-ci avaient rarement une chance contre la légère et agile Type 13. Leur carrosserie pesait plus lourd, le châssis était moins précis et les pneus enduraient rarement longtemps l'épreuve des courses.

Ettore Bugatti, quant à lui, découvre il y a plus de 100 ans que le poids est le véritable ennemi du sport automobile et commence à opter constamment pour une construction légère. Dès la première voiture construite sous son nom, la Type 10, il travaille à l'optimisation du poids. La Type 13 est construite à partir de 1910 et est continuellement développée et optimisée au fil des ans. Avec la Type 13 « Brescia », Bugatti a amélioré à partir de 1921 la Type 13, qui était équipée d'un moteur de 1,35 litre depuis 1914. En raison de la Première Guerre mondiale, la production est arrêtée peu de temps après, de sorte que Bugatti ne développe qu'un modèle légèrement révisé après la guerre en 1919. Désormais avec une cylindrée de 1 368 cm3, une technologie moderne à quatre soupapes, un arbre vertical et 30 ch. La Type 13 est donc l'une des premières automobiles possédant une technologie à quatre soupapes. Il y a 100 ans, utiliser du métal blanc pour les paliers de vilebrequin et les pistons est tout aussi nouveau qu'une pompe à essence et une pompe qui asperge d'huile certains composants de manière sélective. Une boîte de vitesses à quatre vitesses légère et facile à manœuvrer permet au conducteur de changer de vitesse plus facilement.

Deux ans plus tard, Ettore Bugatti augmente l'alésage du cylindre à 68 millimètres, ce qui porte le volume du moteur à 1 453 cm3. En plus de la voiture de série, il conçoit un véhicule pour les compétitions. Pour ce faire, il continue d'affiner les détails, utilise entre autres des roulements à billes pour rendre le vilebrequin plus fluide, augmente la compression des moteurs, augmente le débit du carburateur et s'appuie sur un double allumage magnétique conçu pour accueillir deux bougies d'allumage par chambre de combustion. De cette manière, le moteur de course surmonte l'inertie des étincelles à des vitesses élevées de 2 700 tr/min initialement et jusqu'à 4 500 tr/min ultérieurement, et assure une combustion fiable et puissante. La Type 13 répond bien à l'accélérateur et grâce à sa direction extrêmement précise, elle peut facilement négocier les virages. Des roues légères à rayons métalliques au lieu des lourdes roues en bois réduisent la masse non suspendue et augmentent l'agilité.

RAPIDITÉ ET SUPÉRIORITÉ TECHNIQUE

« Ce qui définit les véhicules Bugatti déjà il y a 100 ans, ce sont la haute qualité des matériaux, la qualité au sens large ainsi qu'une finition soignée », estime Luigi Galli, spécialiste de la tradition et de la certification chez Bugatti. « Cela a fait de la légendaire Type 13 non seulement le véhicule le plus rapide, mais aussi le plus agile et le plus fiable sur les circuits de Grand Prix du siècle dernier, d'où un grand émoi lors de ses premiers trajets au début des années 1920. »

Le modèle a remporté son plus grand triomphe au Grand Prix des Voiturettes de Brescia en septembre 1921 et a ainsi cimenté son caractère imbattable. Quatre Type 13 y ont atteint les quatre premières places — cette célèbre victoire est devenue synonyme du modèle. Jusqu'à aujourd'hui. Dans les années 1920, ces véhicules ont remporté presque toutes les compétitions auxquelles ils ont participé. C'est justement dans les courses sur route et les courses de côte les plus difficiles, aux virages étroits, présentant un mauvais revêtement, des nids de poule, du sable et des projections de graviers, que les voitures de sport légères et solides de Molsheim sont supérieures à leurs concurrents.

Avec la Type 13, Bugatti a connu une décennie en or et s'est épanouie en tant qu'entreprise. Au cours des années suivantes, le constructeur français a vendu 711 véhicules du type comportant le moteur de course à 16 soupapes, plus 388 véhicules supplémentaires avec des moteurs dotés d'un vilebrequin en rotation douce avec roulements à billes. Bugatti a continué à mettre en œuvre avec succès le concept de la Type 13 avec d'autres longueurs de véhicules, comme les Type 15, Type 17, Type 22 et Type 23. La Type 13 a été construite à Molsheim jusqu'en 1926 et Bugatti a vendu un total d'environ 2 000 exemplaires de ce modèle. Dès 1925, les employés ont commencé à assembler la Type 35. Elle poursuit la série de succès et suit les traces de pneus de sa légendaire ancêtre. Au cours des années suivantes, avec plus de 2 000 victoires, elle deviendra la voiture de course la plus titrée de tous les temps.

Jusqu'à aujourd'hui, les glorieux jours de Grand Prix de la marque constituent une partie importante de l'histoire de l'entreprise Bugatti, et les modèles historiques tels que la Type 13 et la Type 35 sont une source d'inspiration pour les hypersportives modernes. Même si elles ne sont plus conçues pour les courses automobiles, elles n'ont absolument rien à envier aux véhicules de course historiques en matière de vitesse, d'agilité et de qualité extraordinaire. Depuis fin 2020, une hypersportive qui incarne parfaitement ces ancêtres est produite dans l'Atelier du site principal de la marque à Molsheim : la Bugatti Chiron Pur Sport. Avec son aérodynamique optimisée, sa boîte de vitesses plus courte et ses pneus entièrement neufs, le membre le plus agile de la famille Chiron ramène les performances de ses légendaires ancêtres sur les routes d'aujourd'hui. Le prix de base de l'hypersportive, limitée à 60 unités, est de trois millions d'euros (net).